SUZUKI

サービスマニュアル

AZ50X/Y/K2
AZ50UX/Y/K2
AZ50LX/Y
AZ50UDK2/K3 (BB-CA1PA)
AZ50RY/K2 (BB-CA1PB)
AZ50SK3 (BB-CA1PC)
AZ50GK4 (BB-CA1PA)
AZ50RK5 (BB-CA1PB)

はじめに

本書は、車両の紹介並びに点検整備や主要部品の分解点検の要領を記載したものであり、一般に知られている細かな説明は省略してあります。
概要、解説は車の特徴や主な機構を知るために、点検整備その他の項は点検整備の手引きとしてご活用ください。
本書によって知識を深め、お客様に的確、迅速なサービスを提供くださるよう、お願いいたします。

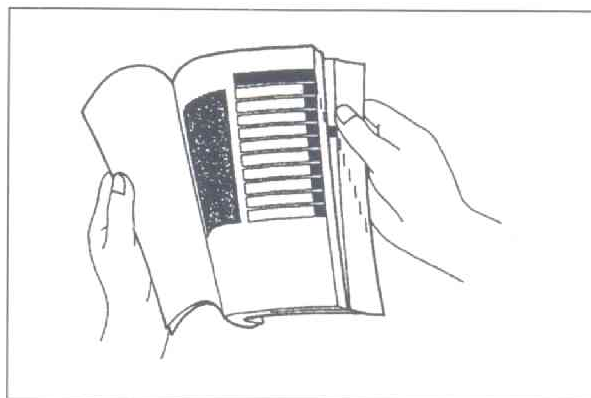
- 仕様変更などにより、記載内容が実車と異なる場合がありますのでご了承ください。
- 本書に記載している説明用のイラスト類は動作の原理や作業の要領を示したもので実際の形状と異なる場合があります。
- 本書は整備に関することがらをすべて記載しているわけではありません。スズキ二輪車の整備上の基本的な技能・知識などを有する人(スズキ二輪代理店及び販売店)を対象に作成してありますので、これらの技能・知識の無い人は、このマニュアルだけで点検・調整・分解・組立てなどを行わないでください。技能不足、知識不足などが整備上のトラブル、部品破損などの原因となる場合がありますので必ずスズキ二輪代理店及びスズキ販売店にご相談ください。

スズキ株式会社
二輪サービスグループ

目次

本書の使い方

記載ページの探し方

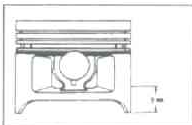
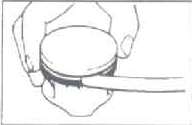
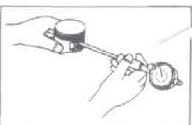
・本書は記載内容をブロック別に分けて編集してあります。
・前のページの目次を見て、探したい内容がどのブロックに属しているか選んでください。
・本書を右図のように曲げると、該当するブロックの最初のページの位置を見つけることができます。
・ブロックの最初のページには、そのブロックの小目次が記載されておりますので、その中から必要なページを選んでください。

記載内容

・内容をできるだけ分かりやすくするため、写真やイラストを中心に編集してあります。
・記載内容の見方
①はブロック別を表しています。
②はサービスデータを表しています。
③は作業の順序を表しています。

エンジン部品の点検　エンジン

ピストン
点検
ピストンの外径
●ピストンピンの直角方向で、ピストンスカートから図の高さの位置の外径を、マイクロメータで測定する。
●使用限度をこえている場合は交換する。

DATA ピストンの外径
標準値：72.955〜72.970 mm
使用限度：72.870 mm

シリンダとピストンのすき間
●シリンダの内径とピストンの外径の差を計算する。

DATA シリンダとピストンの隙間
標準値：0.04〜0.05 mm
使用限度：0.12 mm

ピストンリング溝
●ピストンリング溝及びピストンリングのカーボンを除去した後、リングを取り付ける。
●リングを押さえながらシックネスゲージでリングの下のすき間を測定する。
●使用限度をこえている場合は、ピストンを交換する。

DATA ピストンリングとリング溝の隙間
使用限度：1st：0.18 mm
：2nd：0.15 mm

ピストンピン穴内径
●スモールボアゲージを使って、ピストンピン穴の上下、前後の内径を測定する。
●使用限度をこえている場合は交換する。

DATA ピストンピン穴の外径
標準値：19.002〜19.006 mm
使用限度：19.030 mm

4-36

構成部品と作業内容

装置のタイトルの次に、その構成部品及び作業内容を示すとともに、締付トルク、給油箇所などをシンボルマークを用いて記載し、整備上の注意箇所を示しています。

シンボルマーク

本書には、下記に示すようなシンボルマークが使われており、それぞれ作業上必要な情報を示し、次のような意味を持っている。

マーク	意　味	マーク	意　味
	トルクの管理を必要とする箇所および規定値を示す。	1322	ネジロック“1322”を塗布する。
OIL	オイルを塗布する。特に指示のない場合は、エンジンオイルを使用する。	1303	ネジロック“1303”を塗布する。
M/O	モリブデンオイルを塗布する。 エンジンオイルとモリペーストを１：１の割合で混合する。	1360	ネジロック“1360”を塗布する。
A	スズキスーパグリス“A”を塗布する。	BF	ブレーキフルードを塗布する。
C	スズキスーパグリス“C”を塗布する。	V	電圧レンジで測定する。
S	キャリパアクスルグリスを塗布する。	Ω	抵抗レンジで測定する。
M	モリペーストを塗布する。	A	電流レンジで測定する。
1215	シール剤スリーボンド“1215”を塗布する。	TOOL	特殊工具を使用する。
1207B	シール剤スリーボンド“1207B”を塗布する。	1216	シール剤スリーボンド“1216”を塗布する。
1104	シール剤スリーボンド“1104”を塗布する。		

※モリブデンオイル
エンジンオイルとモリペーストを重量比１：１の割合でオイラ等に入れ、よく攪拌させて使用する。

(注)・上表はすべてのシンボルマークを示しているので、このマニュアルでは使われないシンボルマークも含まれている。
・上表に該当しない場合は、本文中でシンボルマークを使わないで説明している。

概　要

1

目　次

整備作業上の注意事項

本書では作業上の注意事項や参考となる事項を次の３つの記号によって説明しており、それぞれ下記の意味をもっています。

⚠注意：怠ると怪我につながる要注意事項
⚠注意：怠ると部品の損傷などにつながる要注意事項
参考：一般的な注意事項や参考となる事項

その他全般的な注意事項

納車整備を確実にするために

- 納車前に清掃しながら傷、変色などについて点検する。外装品は傷がつきやすいので柔らかな布で清掃する。
- ガソリンが古くなっていないか、またオイル、冷却水などの液面を点検する。
- タイヤの空気圧を点検する。
- ブレーキレバーやペダルの遊び、効き具合、ブレーキフルードの液面を点検する。
- バッテリは電解液を正しく注入し、端子を確実に締める。
- ランプ類、メータ類、ホーンが正しく作動するか点検する。
- 安全上重要な締め付け箇所に緩みがないか点検する。
- 試運転をしてエンジンのかかり具合、ブレーキ、ハンドル操作、リヤビューミラーの取り付け状態などについて点検する。

安全な作業をするために

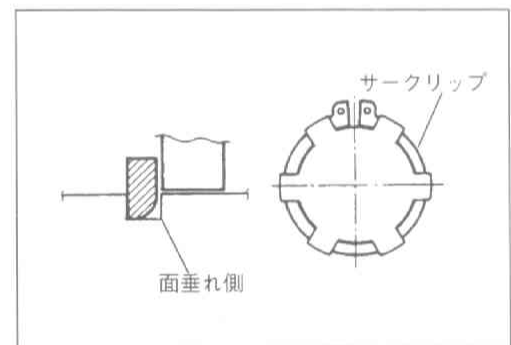
- 二人で共同作業をする場合は、安全のためお互いに声をかけ合って作業する。
- エンジンを運転する場合は、換気の良い作業場で行う。
- 整備作業時は火気に十分注意する。
- 溶剤やガソリンなど燃えやすいものを扱う場合は、換気をすると共に火気に十分注意する。
- バッテリ液やブレーキ液の取り扱いには十分注意する。
- 電気系統の脱着作業をする場合は、バッテリの端子を外す。

正確で能率のよい作業をするために

- 故障診断は系統に沿って行ない、無駄な分解作業をしないよう心掛ける。
- 整備前に車をよく清掃し、分解部品にほこりや泥が付着しないようにする。
- 分解作業を行なう場合は、あらかじめ正しい組み立て順序を確認しておく。
- 分解部品は組み立てるまで混同・紛失しないように分解経過の節目で機能別に整理整頓しておく。
- 分解部品はキズの発生と紛失防止に十分注意し、組み立て前には洗浄と適切な給油をする。
- 潤滑剤、シール剤、ネジロックなどを使用する場合は指定されたものを使用する。
- 組立時は部品の機能を考えた上で良品であるか確認する。回転・摺動する部分には指定オイルを塗布し、指定箇所には指定グリスを必ず塗布する。組み立て中部品にほこり・泥・異物等が付着しないよう十分に気を付ける。
- ベアリングのインナレースを嵌合させるときは、インナレースに、アウターレースを嵌合させるときはアウターレースに力を加えて平行に嵌め込む。
- 組立中各機能毎に作動確認を行なう。
- オイルシール、ガスケット、パッキン、Oリング、ロックワッシャ、コッタピン、サークリップなどを取り外した場合は、新品に交換する。
  また、ガスケット、パッキンなどの接合面は、きれいにしておく。

- オイルシール組み立て時はオイルシールの主リップを油室側にし、オイルシールのサイズ表示側を外側にし平行に嵌め込む。また、リップ部に指定グリスを薄く均一に塗布する。
- セルフロックナットは2～3回までとし、それ以上繰り返して使用しない。
- シリンダヘッドの締め付けは、その指示された順序に従い、クランクケースは太いボルトから細いボルトへ、内側から外側へ、対角線上に締め付ける。
- 燃料装置、潤滑装置、冷却装置、制動装置などの分解、組み立てをした後は、配管や接合面などからの液漏れがないかをよく点検する。
- 特殊工具の使用が規定されている場合は、必ず使用する。
- 締め付けトルクが規定されている箇所は、トルクレンチを使って締め付けること。トルクの規定のない箇所は、巻末の整備情報に記載してある標準締め付けトルクを参照すること。ボルトやナットにオイルやグリスが付着した場合は締め付ける前に拭き取る。
- 部品を交換する場合は、スズキ純正部品を使用する。
- 作業終了後は配管・配線の通し方を再確認する。
- シリンダヘッド、シリンダ、ピストン、ピストンリング、クランク等の主要回転、往復運動する部品を交換した場合は、急激なレーシングをせずに、ならし運転を行なうこと。
- ラベルの貼ってある部品を交換するときは、ラベルも同時に交換し、ラベルの貼ってあった所と同じ場所に貼付する。

サークリップの組立方向

- サークリップの面垂れ側を内側にする。

環境や資源を保護するために

- オイルやクーラントなどの廃液は、みだりに捨てないで定められた方法で処理する。
- 交換された使用済み部品の材質別の分別など、定められた方法で処理する。

納車にあたってのお願い

お客様には、初心者からベテランまで、いろいろな人がおります。また、ベテランの人でも、スズキの車ははじめて使うというお客様もおりますので、新車を納めるにあたっては、その取り扱い要領などを、親切に指導をしてください。

車の正しい取扱いについての説明

取扱説明書に基づいて、正しい取り扱い方法を実車で確認しながら説明してください。
また、説明した事柄を実際にお客様にやってみてもらって確認をしてください。

定期点検整備について

点検整備は「日常点検」と「定期点検」があり、この制度と点検の重要性をメンテナンスノートに 基づいて十分な説明をしてください。

メンテナンスノートの取扱いについて

メンテナンスノートは車に備えつけておくように説明してください。
定期点検、保証修理で来店のときは必ず持参するように説明してください。
また、点検整備をしたときは、その旨をメンテナンスノートに記入し、メンテナンスンノートがない場合は購入をすすめてください。
メンテナンスノートはスズキ代理店で取り扱っています。

メンテナンスノート収納場所

保証制度について

メンテナンスノート内にある保証書に基づいて、内容をよく説明してください。

- 保証の内容、期間
- 保証修理できないもの
- お客様に守っていただく事項
- 保証の適用
- 保証修理の受け方
- 保証の発効

国際単位系〔ＳＩ〕について

1．国際単位系〔ＳＩ〕とは

現在、私達が一般に使用している単位、メートル単位系の中の重力単位系といわれるもので、長さ、重さ(力)、時間が基本になっており主に工学、工業界で使用されています。
ＳＩ単位は、同じメートル単位系の中で絶対単位系といわれているもので、長さ、質量、時間が基本になって、今までは物理で使用されてきましたが、宇宙開発など、重力の異なる分野への進出により、工学、工業界でもＳＩ単位が使用され始めております。
ＳＩとは、フランス語の国際単位系（Le System International d'Unites)の略称です。

2．サービスマニュアルへのＳＩ単位記載について

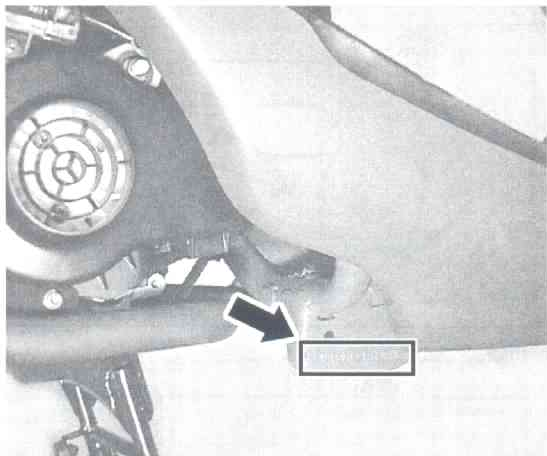
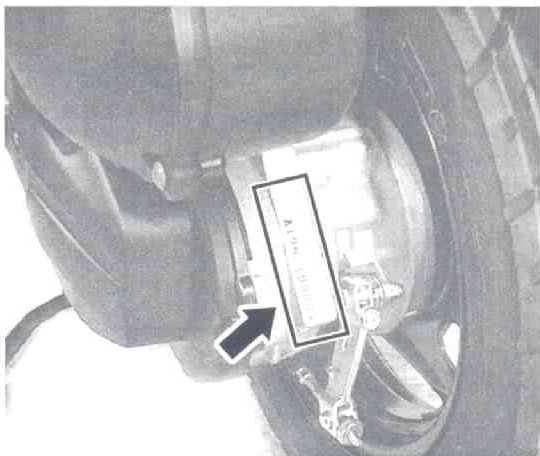
このサービスマニュアルではＳＩと従来単位を併用しています。
〔例〕　締付トルク　　10 N·m （1.0 kgf·m)

3．締付トルクについて

このサービスマニュアルでは締付トルク表示を締付範囲の中央値で記載しています。
〔例〕　締付トルク　　8～12 N·m → 10 N·m （1.0 kgf·m)

単位と換算係数（抜粋）

項　目	従来単位	ＳＩ単位	ＳＩへの換算係数
トルク	kgf·m	N·m	1 kgf·m＝9.80665 N·m≒ 10 N·m
圧　力	kgf/cm^2	Pa	1 kgf/cm^2＝98.0665 kPa≒ 100 kPa

AZ50X 外観写真

車名及び番号打刻位置

車名

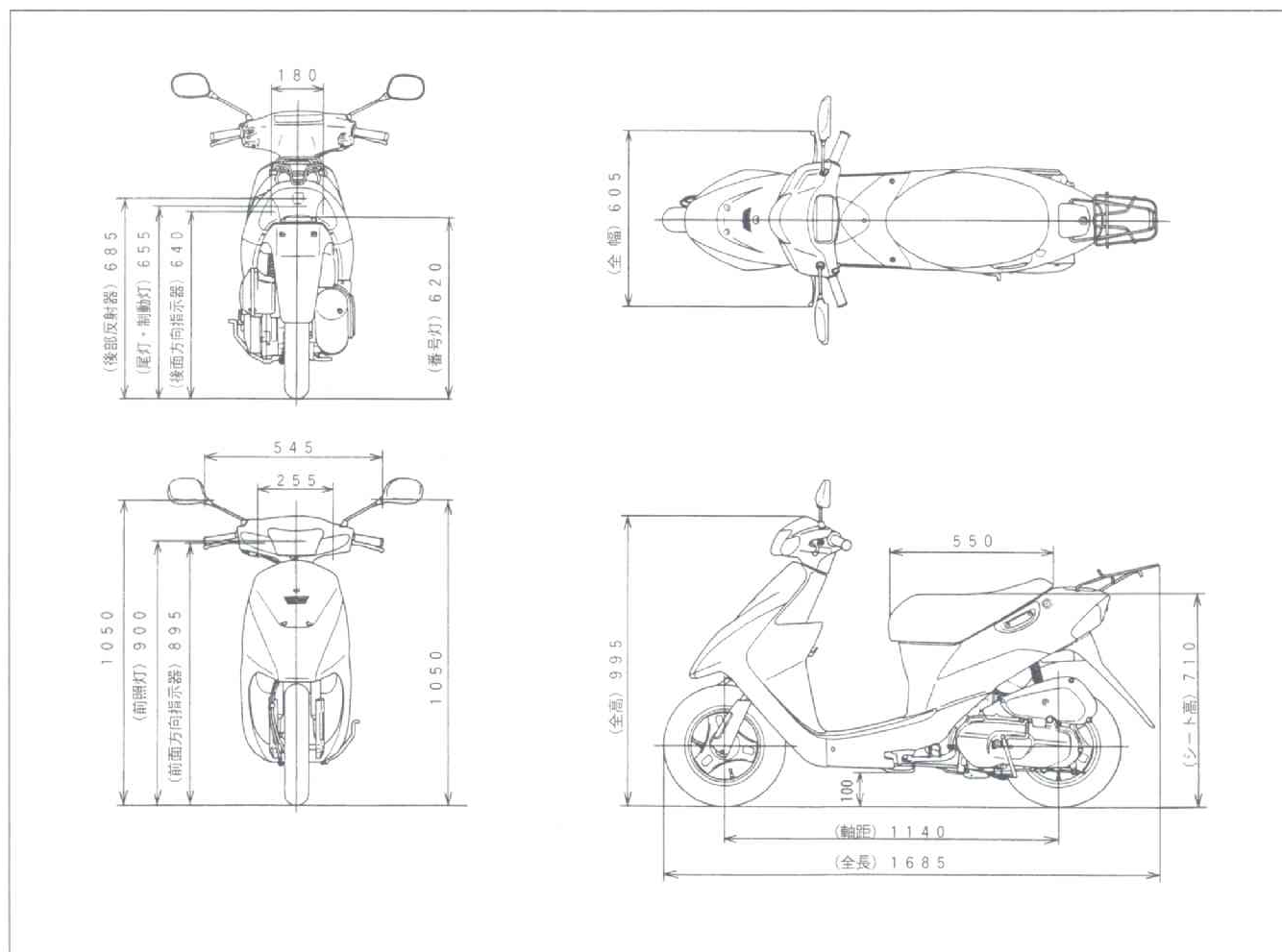
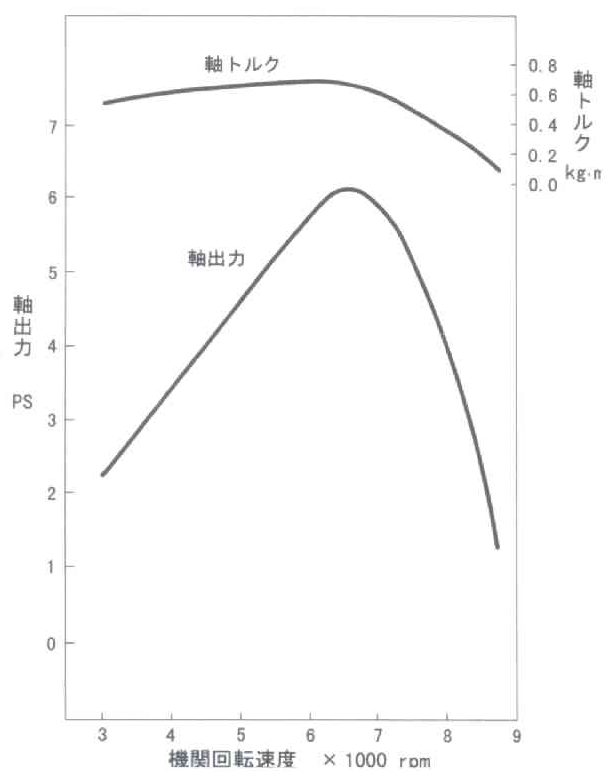
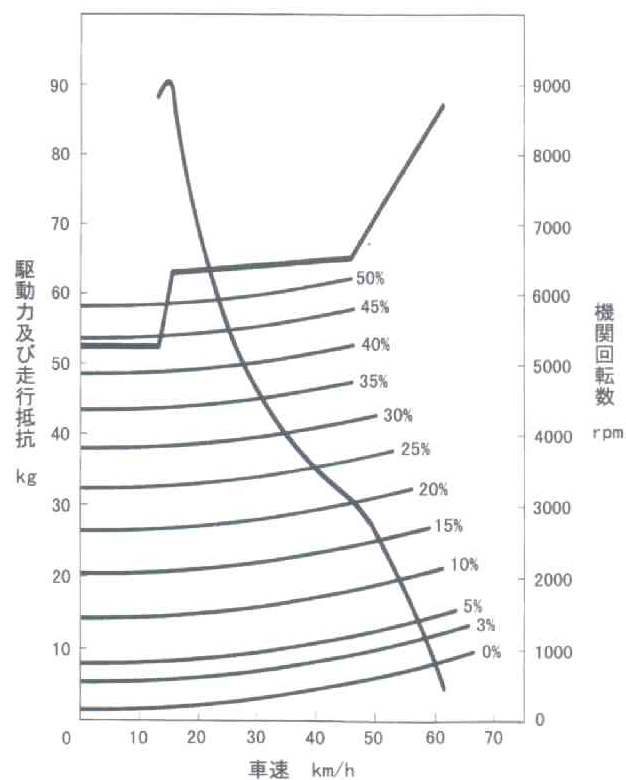
営業機種記号	AZ50X	開始車台番号	CA1PA－100001～
通　称　名	レッツⅡ	発売	1999年3月（平成11年）
車名及び型式	スズキ BB-CA1PA		

打刻位置

車台番号打刻位置	原動機型式打刻位置

型式認定番号貼付位置

外観四面図及び性能曲線図

180
(後部反射器) 685
(尾灯・制動灯) 655
(後面方向指示器) 640
(番号灯) 620
(全幅) 605
545
255
1050
(前照灯) 900
(前面方向指示器) 895
1050
(全高) 995
550
(シート高) 710
100
(軸距) 1140
(全長) 1685

主要諸元

営業機種記号		AZ50X
通称名		レッツⅡ
車名及び型式		スズキ BB-CA1PA
認定番号		Ⅰ-1660
自動車等の種別または範囲		第1種原動機付自転車（2輪）
軸距　m		1.140
原動機の型式		A196
総排気量　ℓ		0.049
類別		003
長さ　m		1.685
幅　m		0.605
高さ　m		0.995
車両重量　kg	前軸重	26
	後軸重	49
	計	75
乗車定員　人		1
車両総重量　kg	前軸重	44
	後軸重	85
	計	130
タイヤ	前輪	3.00-10 32J
	後輪	3.00-10 32J
最低地上高　m		0.100
性能	燃料消費率　km/ℓ	59.0（30 km/h）
	制動停止距離　m（初速 km/h）	連動：25（54）　補助：30（54）
	最小回転半径　m	1.8
原動機	始動方式	キック・セルフ併用式
	種類	ガソリン・2サイクル
	シリンダ数及び配置	単・横置
	燃焼室：形式	スキッシュドーム形
	弁機構	吸気：リード弁、排気・掃気：ピストン弁
	内径×行程　mm	41.0×37.4
	圧縮比	7.2
	最高出力　PS/rpm	6.1/6500
	最大トルク　kgm/rpm	0.69/6000

原動機	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	リード弁
			閉じ	リード弁
		排気	開き	78° BBDC
			閉じ	78° ATDC
		掃気	開き	57° BBDC
			閉じ	57° ABDC
	潤滑装置	潤滑方式		分離潤滑式
		油ポンプ形式		プランジャ式
		油冷却器形式		—
	冷却装置	冷却方式		空冷・直結
		放熱機形式		—
		水ポンプ形式		—
		サーモスタット形式		—
燃料装置	空気清浄器: 形式			ウレタンフォーム式
	燃料タンク	材質		高密度ポリエチレン樹脂
		容量 ℓ		5.5
	燃料ポンプ形式			—
	燃料ろ過器形式			樹脂製網式
	気化器	型式		43E4
		ガス弁径 mm		15
		ベンチュリ径 mm		可変(最大リフト14)
		空気弁形式		手動式・ピストン式
電気装置	電圧 V			12 (−) アース
	点火装置	形式		CDI式　バッテリ点火
		点火時期 BTDC°／rpm		12/1800 BTDC° /rpm
		断続器形式		無接点式
		点火早め装置の形式及び性能		電子式 12-19° (クランク軸角相当)
		点火プラグ: 型式		BPR6HS(NGK)、W20FPR(DENSO)
	蓄電池: 容量 Ah			2.5(10)
	充電発電機	形式		交流式
		出力 V-A		12-6.5
		電圧電流調整器：形式		サイリスタ式
	電波雑音防止装置: 形式			抵抗入りプラグ式　外付抵抗器式　併用
動力伝達装置	機関から変速機までの機構			機関－変速機
	クラッチ	形式		乾式シュータイプ
		操作方法		自動遠心式
	変速機	形式		ベルト式
		操作方法		自動式
	減速機：歯車：形式			はすば歯車
走行装置	前車軸	キャスタ 度		24° 35′
		トレール mm		63

区分	項目		諸元
走行装置	タイヤのリム	前　輪	鋼　10×2.15
		後　輪	鋼　10×2.15
	タイヤの形式	前　輪	チューブ無し
		後　輪	チューブ無し
かじ取り装置	ハンドル幅　mm		595
	かじ取り角度	左　側	45°
		右　側	45°
制動装置	形式		前：機械式リーディングトレーリング 後：機械式リーディングトレーリング
	作動系統及び制動車輪		2-前1輪　全輪
	ブレーキの胴径又はディスク有効径　mm	前　輪	95
		後　輪	110
	マスタ・シリンダ又はブレーキ弁の形式		—
	マスタ・シリンダ内径　mm		—
	ホイール・シリンダの内径　mm	前　輪	—
		後　輪	—
緩衝装置	前　輪	懸架方式	テレスコピック式
		ばね形式	コイルばね
	後　輪	懸架方式	スイングアーム式
		ばね形式	コイルばね
	ショック・アブソーバ形式	前　輪	筒形単動式
		後　輪	筒形単動式
車わく	形　式		アンダボーン
	断面形状		丸
	寸　法　mm		ϕ 54.0×2.0
騒音防止装置	消音器：個数		1
排出ガス発散防止装置	ブローバイガス還元装置：形式		—
	触媒：種類及び形式		三元触媒（パイプ）
	その他の装置：形式		—
灯火装置等	前照灯：個数、色及び性能		白色　40/40W
	番号灯：個数及び性能		5W
	尾灯：個数及び性能		5W　64cm²（制動灯と兼用）
	制動灯：個数及び性能		18W 64cm²（尾灯と兼用）
	方向指示器：前面：個数及び性能		8W 37cm²　85回／分
	方向指示器：後面：個数及び性能		8W 30cm²　85回／分
警報装置	警音機：個数及び性能		1　平型　電気式
視野確保装置	後写鏡	左：形式	固定式
		右：形式	固定式
計器	速度計：形式		フロントハブ 渦電流式
	速度計：性能		$40^{+5.0}_{-2.0}$ km/h
	走行距離計の形式		フロントハブ ギヤ式

解　説

目　次

エンジン構成図

シリンダヘッド
クランクケース
ピストン
シリンダ
ローラ
コンロッド
フィクスト
ドライブフェイス
キックギヤ
マフラホイール
マグネト
クランクシャフト
キックペダル
ドライブシャフト
クラッチ
ハウジング
クラッチシュー
アイドラシャフト
リヤアクスルシャフト
トルクカム
ムーバブルドリブン
フェイス

エンジン

燃焼装置

シリンダヘッド

・アルミ合金ダイキャスト製
・燃焼室形式 ―― スキッシュドーム形

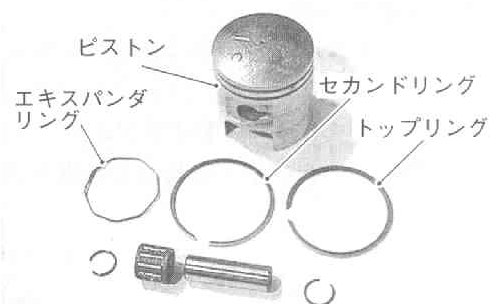
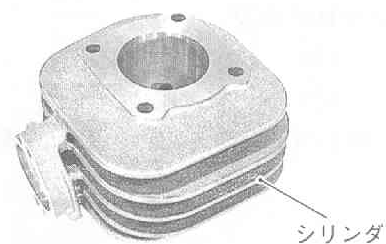
シリンダ

・鋳鉄製

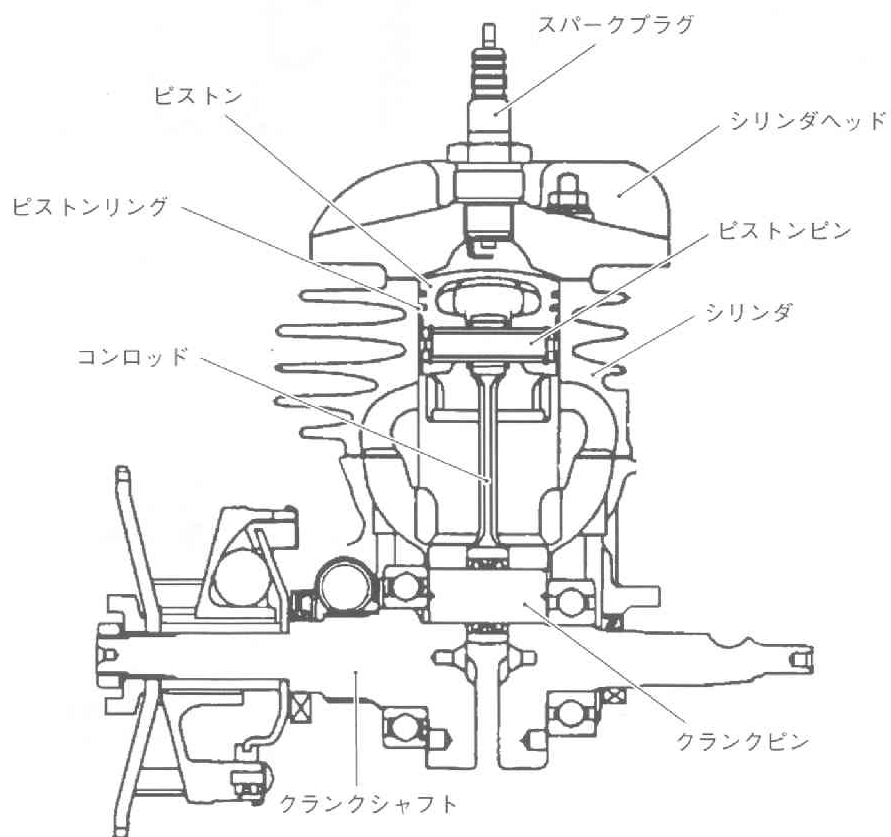
ピストン

・シリコン含有率の高いアルミ合金製

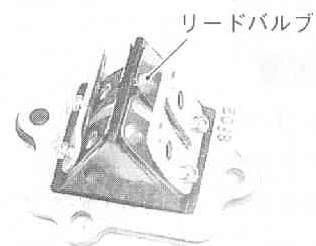
ピストンリング

・トップリング ―― キーストン
・2nd リング ―― フラット
・エキスパンダリング ―― 2nd リングの内側に装着

動力伝達装置

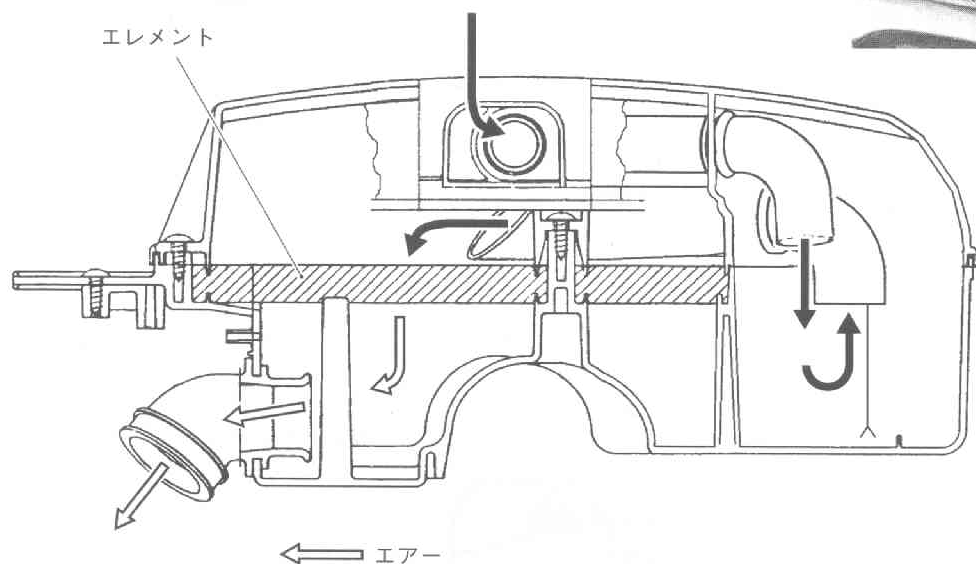
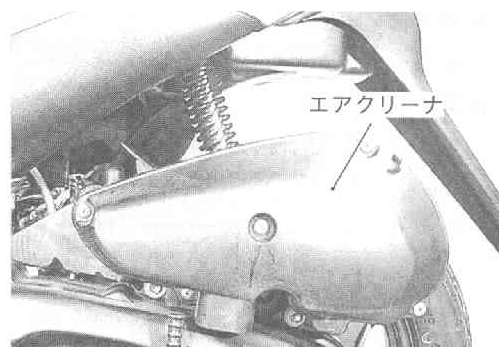
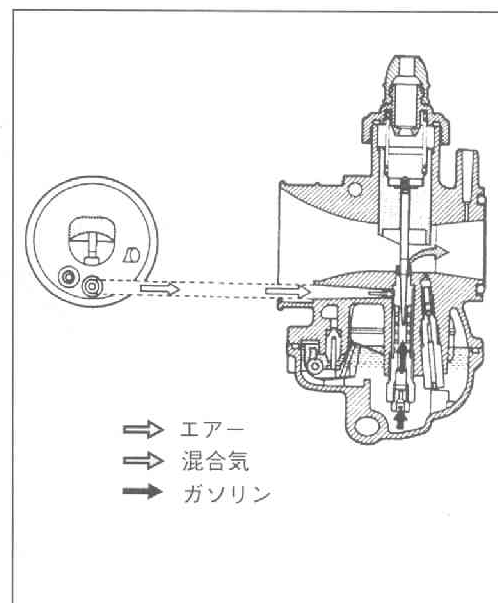
クランクシャフト

・コンロッド大端及び小端軸受けは、ニードルベアリング使用
・軸受: 左右各1個のボールベアリング

吸入装置

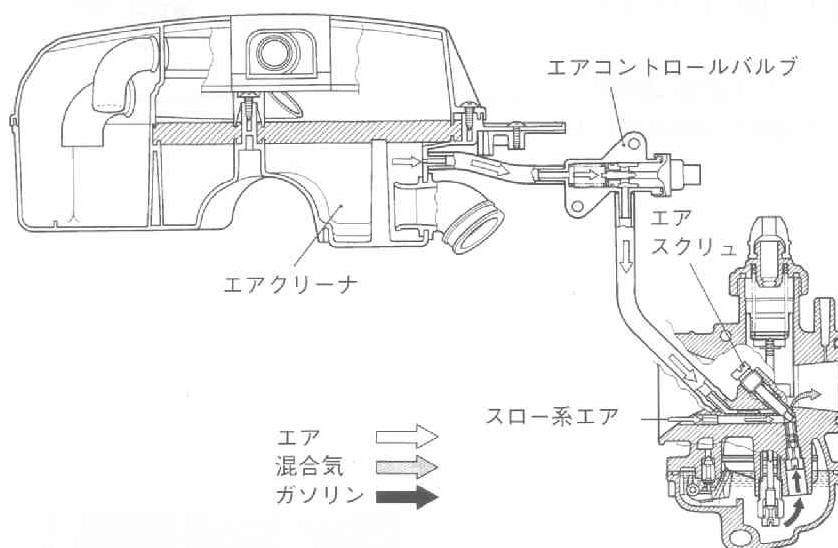
リードバルブ

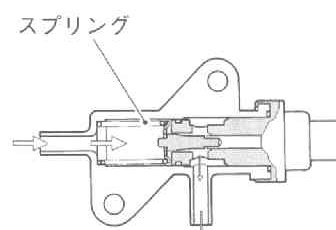
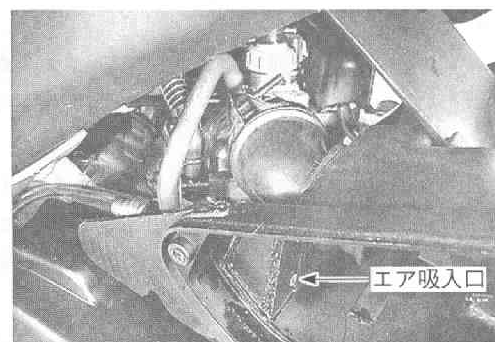
・フルリードバルブ方式
・バルブ ―― 樹脂性・4 枚
・吸入口を大きく設け、吸入効率の向上を図っています。

エアークリーナ

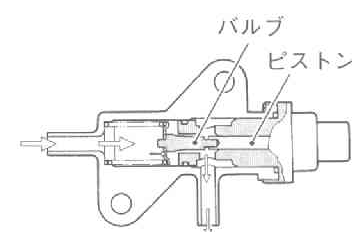
・エアークリーナエレメント(ウレタンフォーム)を使用しています。
・エアクリーナケースをインジェクション形成の樹脂製とすると共にインレットパイプを長くし、吸入音の低減を図っています。

キャブレータ

・型式 ―― PWS14
・メーンボア ―― 14mm
・エアコントロールバルブ装置を採用しました。

エアコントロールバルブ装置

・エアコントロールバルブは、気温の変化によりバルブの開口面積を変えてスローに入るエアを調整し、アイドリング時に最適な混合気を供給しています。

このシステムはエアクリーナ内のクリーンサイドからエアを取り入れ、エアコントロールバルブを経由してエアスクリュ部に導いています。
スローエアジェットからのエアと、エアコントロールバルブからのエアはエアスクリュで規制され、外気温度に適した混合気となって、メインボア内に噴出します。

気温が低いとき(空気密度が高い)

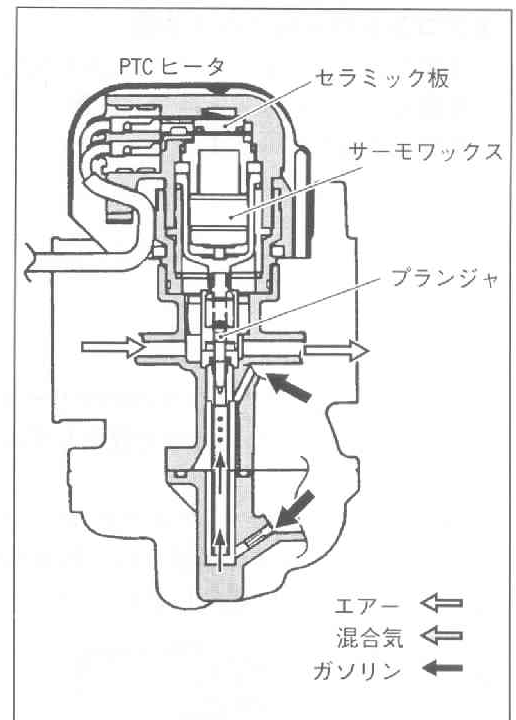
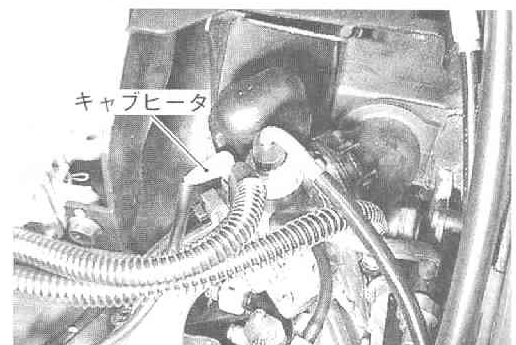
・エアコントロールバルブ内のサーモワックスが収縮しており、スプリングの力でバルブの開口面積が小さくなっている。

気温が高いとき(空気密度が低い)

・エアコントロールバルブ内のサーモワックスが膨張し、ピストンがバルブを押して開口面積を大きくします。

オートスタータ

・キャブレータ本体にスタータプランジャ作動用のサーモワックスと*PTCヒータを設けています。
・フライホイールマグネトから発電される電気の一部がPTCヒータに働き、セラミック板を発熱させます。
　この熱によりサーモワックスが膨張しスタータプランジャを作動させるオートスタータ方式です。
　*PTC ヒータ(Positive Temperature Coefficient)

オートスタータの作動

・冷機時
　エンジンが冷機時にはサーモワックスが外気温に応じて収縮しており、スタータプランジャも開いています。
・暖機時
　・エンジンが始動されると、フライホイールマグネトから発電される電気の一部が電源となり、PTCヒータが発熱しサーモワックスを膨張させスタータプランジャを徐々に押し下げてスタータ通路の開度を調整します。
　・PTCヒータがさらに発熱するとサーモワックスは完全に膨張し、スタータプランジャを押し下げてスタータ通路を全閉状態にします。

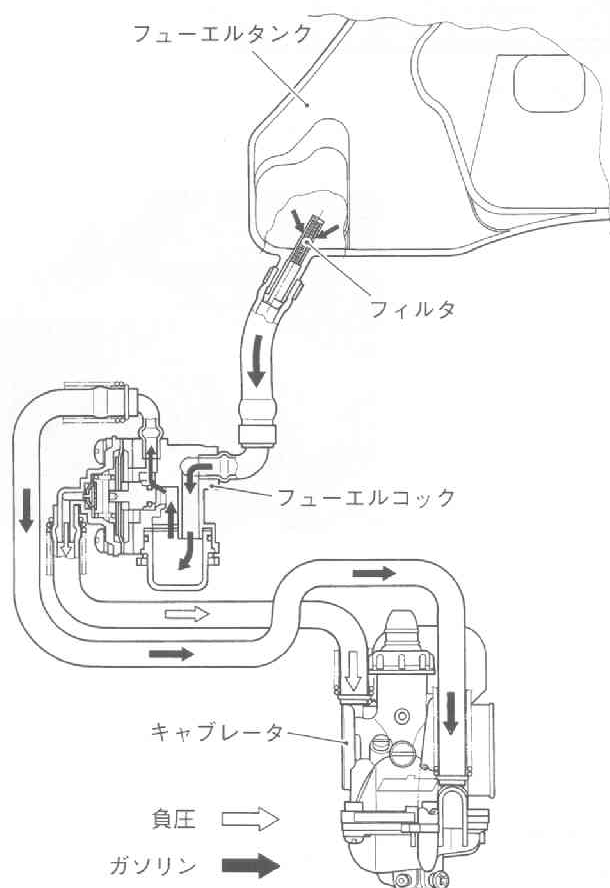
キャブレータヒータ

・キャブレータ本体にキャブレータヒータを設けました。
・外気温が低くなるとサーモスイッチがONになり、マグネトから直接電圧をキャブレータヒータにかけて発熱します。

燃料装置

フューエルタンク

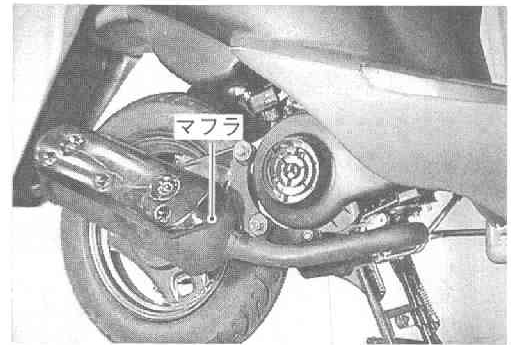
・樹脂製
・電気式フューエルレベルゲージを設けています。
・容量 ─── 5.5ℓ
・フューエルゲージEラインからの残量は、約150ccです。

・フューエルタンクリッドを設けました
　・タンクリッドを開けることにより、ガソリンを注入することができます。

フューエルコック

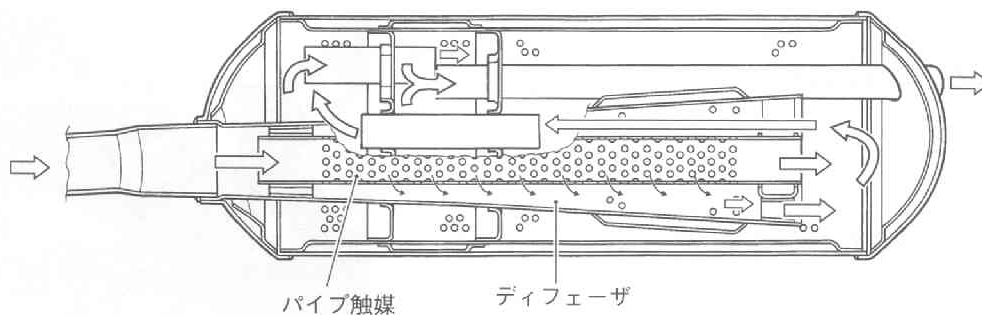
・切り替えレバーのない負圧式自動コックです。

排気装置

エキゾストパイプ・マフラ

・エキゾストパイプはマフラボディと一式です。
・マフラボデー内に排出ガス発散防止装置を設けています。

排出ガス発散防止装置

排気ガス発散防止装置は、触媒装置によりCO、HC、NOx の排出を低減しています。

触媒装置

・触媒はパイプ触媒を採用しています。
・パイプ触媒は無数の穴を開けたパイプに白金/ロジウムなどの貴金属を、コーティングして、ディフェーザ内に設けています。

冷却装置

・強制空冷エンジン
・走行時､停車時共に安定した冷却を行うためにクーリングファンからシリンダヘッドまでをカバーリングしています。
フライホイールマグネトに取り付けたクーリングファンによりシリンダヘッド、シリンダに外気を送り込みます。